

Opdateret 15. marts 2019

# Program for NTN-studietur til London 20.-21. marts 2019

Der er tre temaer for studieturen:

1. Udviklingen af godstransport og logistik i England.
2. Brexit, hvad vil det betyde for transport og logistik i de kommende år?
3. Transportsystemet i London.

## Onsdag 20. marts

- 11.00 Mødetid på [Danubius Hotel](#), Regent Park 4, 18 Logde, Middlesex, London.  
*Betyder jeres rejseplan, at I ikke kan nå hotellet mødes vi i Ort House 12.00.*
- 12.00 Lunch (buffet) hos Ort House Conference Centre (ca. 2,4 km til fods fra hotellet)  
Adresse: [Ort House Conference Centre](#), 126 Albert Street, London  
(underground: [Camden Town](#))
- 13.00 Seminar om godstransport og logistik i UK, ved The Chartered Institute of Logistics and Transport ([CILT](#))  
Welcome – Kevin Richardson, CEO of CILT  
13.00-14.00 Future of Freight in the UK. Led by Professor Alan Braithwaite, FCILT  
14.00-15.00 City Logistics. Led by Ian Wainwright, Independent Consultant at Future City Logistics  
15.00-16.00 Brexit. Led by Jolyon Drury, Chairman, Public Policies Committee, CILT,
- 16.00 Retur til hotel
- 17.30 Afgang fra hotel
- Transport med [The Tube \(London Underground\)](#) og [Docklands Light Railway](#) gennem London Docklands området.
- Afstigning på Canary Wharf. Lars Dagnæs guider.
- 19.00 Ankomst til Greenwich.
- 19.30 Middag på [The Trafalgar Tavern](#), som ligger i Greenwich ned til Themsen.
- 22.00 Retur til Hotel med Docklands Light Railway og The Tube.

## Torsdag 21. marts

- 08.15 Afgang fra hotel til konferencelokaler  
(2,4 km til fods, alternativt med The Tube eller taxi)
- 09.00 - 12.00 Seminar om Brexit og organiseringen af den kollektive trafik i London  
Adresse: [Ort House Conference Centre](#), 126 Albert Street, London
- 09.00 Brexit  
*Indlæg ved ambassaderåd Uffe Grøn-Sørensen, den danske ambassade i London*  
Uffe Grøn-Sørensen vil give en status for Brexit forløbet og en vurdering af konsekvenserne af alternative udfald af de aktuelle forhandlinger.
- 10.00 Pause
- 10.30 Transport and Development in London  
Adrian Cole, Director at [The Steer Group](#)
- 12.00 Lunch buffet hos Ort House Conference Centre, 126 Albert Street, London
- 13.00 Slut på studieturen

## Deltagerliste:

	Navn	Titel	
1	Ole Stavad	Udvalgsformand	Region Nordjylland
2	Tommy Madsen	Rådgiver, Projektleder NTN	Region Nordjylland
3	Anne-Gro Ahnstrøm	Rådgiver	Telemark Fylkeskommune
4	Marit Synnes Lindseth	Rådgiver	Vestfold Fylkeskommune
5	Morten Pedersen Flæng	Regionsrådsmedlem	Region Midtjylland
6	Torben Nørregaard	Regionsrådsmedlem	Region Midtjylland
7	Hanne Marie Sieg- Sørensen	Rådgiver	Region Midtjylland
8	Lars Dagnæs	Konsulent	TransECO
9	Christian Eikeland	Udvalgsformand	Vest-Agder Fylkeskommune
10	Sigmund Oksefjell	Medlem af Fylkesrådet	Vest-Agder Fylkeskommune
11	Vidar Ose	Samferdselssjef	Vest-Agder Fylkeskommune
12	Egil Strømme	Rådgiver	Vest-Agder Fylkeskommune
13	Niels Græsbøll Olesen	Rådgiver	Trekantområdet
14	Poul Andersen	Regionsrådsmedlem	Region Syddanmark
15	Preben Friis-Hauge	Regionsrådsmedlem	Region Syddanmark
16	Erik Ørskov	Rådgiver	Region Syddanmark
17	Tinus Elsig	Rådgiver	Region Syddanmark
18	Jack Narve Sæther	Medlem af Fylkesrådet	Møre & Romsdal Fylke
19	Benedicte Bjerkvik	Rådgiver	Møre & Romsdal Fylke

# Om programmet for studieturen

## **The Chartered Institute of Logistics and Transport, (CILT).**

[The Chartered Institute of Logistics and Transport, CILT](#), er en medlemsdrevet transportfaglig organisation. Forløberen blev dannet i november 1919, så CILT vil altså fylde 100 år i slutningen af 2019.

En vigtig del af CILT's arbejde er uddannelse og faglige arrangementer. Bl.a. driver CILT en [årlig transportfaglig konference](#).

CILT har over 30.000 medlemmer i mere end 30 lande over hele verden. CILT er repræsenteret i en lang række lande ved nationale råd, og samarbejder globalt med universiteter om deres uddannelsesprogram, som bl.a. giver mulighed for en certificeret diplomuddannelse inden for transport og logistik.

I 2011 udsendte CILT en vision for den engelske transportsektor, [Vision 2035](#). Målet var at visualisere, hvordan fremtidens transport og logistik i England vil se ud, beskrive sektorens fremtidige udfordringer, og hvordan de kan imødekommes.

VISION 2035 er blevet fulgt op af temapublikationer om bl.a.

- Teknologisk udvikling "(Re) Inventing the Wheel"
- Udviklingen i godstransport og logistik "[UK Freight Planning to 2035](#)"
- Den fremtidige offentlige planlægning af transport og infrastruktur "A Vision for Transport Planning"
- Et casestudie om den regionale transportpolitik "A Vision for Cymry Wales"

På studieturen vil udgangspunktet for besøget hos CILT være en præsentation af rapporten "UK Freight Planning to 2035". Rapporten vil blive præsenteret af forfatteren.

CILT har hovedsæde i Corby ca. 150 km nord for London, men besøget vil foregå på CILT's mødelokaler i Westminster kvarteret i London.

## **Transport for London, TfL**

[Transport for London, TfL](#), blev dannet i 2000, og fik det samlede ansvar for hele den kollektive nærtrafik i London regionen. TfL har det overordnede ansvar for taxi-trafikken i London, for regulering af cykeltrafikken, og sammen med byen London ansvaret for trafikinfrastrukturen i London, herunder etableringen af ny tværgående infrastruktur, som fx nye linjer i London Underground.

TfL havde i 2015-16 et budget på 11,5 mia. £. 40 % af indtægterne kom fra billetsalg, 23 % fra offentlige tilskud, 20 % fra optagelse af lån, 9 % fra trængselsafgifter og 8 % fra særlige tilskud til etablering af ny infrastruktur.

Der er en tæt sammenhæng mellem bystyret i London og TfL. Således er formanden for TfL's bestyrelse borgmesteren i London. TfL's strategi og handlingsplan er en central del i realiseringen af den overordnede transportstrategi for London.

Siden dannelsen af TfL i 2000 er der sket en markant udvikling i den samlede persontrafik i London:

Andelen af personrejser med bil er faldet fra 47% i 2000 til 36% i 2015, andelen af rejser med kollektiv trafik er steget fra 28% til 37%, og andelen af cykelture er fordoblet fra 1 til 2%. Det er et centralt element i mobilitetsstrategien at øge andelen af cykel- og gangture, bl.a. med sigte på at forbedre folkesundheden.

London forventer en markant vækst i indbyggertallet:

I 2011 var der i "Greater London Area, (GLA)" 8,2 mio. indbyggere, heraf boede 3,2 mio. i de centrale dele af regionen. Frem til 2041 forventes en vækst i indbyggertallet på 28 % i GLA.

Antallet af indbyggere over 70 år forventes af stige med 85 % frem til 2041.

Der var i år 2000 4,6 mio. arbejdspladser i London, det var i 2016 vokset til 5,7 mio. arbejdspladser, i 2041 forventes det at være 6,75 mio. arbejdspladser i GLA, dvs. en vækst på 18 % fra 2016 til 2041.

En betydelig andel af arbejdspladserne forventes at være i det centrale London: Alene i City of London og Westminster forventes der i 2041 at være 1,4 mio. arbejdspladser. På de centrale dele af The London Docklands (Canary Wharf of The Isle of Dogs) forventes der at være 450.000 arbejdspladser i 2041.

Links:

[Transport for London, årsrapport 2017-18](#)

[Borgmesterens transportstrategi for London](#)

[Mayor's Transport Strategy: Supporting Evidence Challenges & Opportunities - her er et godt resume af transportstrategien og dens forudsætninger](#)

### **The London Docklands**

The London Docklands er et stort havneområde ved Themsen tæt på det centrale London.

Området er blevet anvendt som havneområde tilbage i romertiden og middelalderen. Fra 1600-tallet er der gradvist etableret en række dokområder, så vandstanden lang kajerne kunne holdes på samme højde uanset høj- og lavvande. Docklands blev gradvist udvidet i takt med, at London voksede, og den internationale skibstrafik voksede.

Under 2. verdenskrig blev dele af Docklands ødelagt ved bombardementer. Docklands blev genopbygget, og der skete fortsat en udvikling af havneinfrastrukturen. Det var først ved introduktionen af containere i den globale skibsfart i 60'erne og 70'erne, at skibene blev så store, at de ikke kunne sejle ind til Docklands.

Over en relativt kort periode, blev de kommercielle havneaktiviteter i Docklands nedlagt. Industriområderne blev tømt for aktivitet, og boligområderne, hvor havnearbejderne havde boet, blev ramt af fattigdom og sociale problemer.

Byvæksten i London og den centrale placering af store områder med potentiale for vækst skabte nye muligheder for området. The London Docklands Corporation (LDDC) blev dannet i 1980 med sigte på ny udvikling i området. En af udfordringerne var en meget dårlig trafikinfrastruktur, og at området ikke var koblet op på London Underground. I 1987 blev en ny bynær lufthavn, London City Airport, åbnet i The Docklands.

En ny letbane - [The Dockland Ligth Railway \(DLR\)](#) - blev etableret i 1980'erne, og var et forholdsvis billigt projekt. De samlede omkostninger til den første fase var ca. 77 mio. pund. Banen havde en ret lille kapacitet, og rejsetiden var relativt lang, da der skulle skiftes fra undergrundsbanen til DLR. Da der i 90'erne for alvor kom gang i den kommercielle udvikling af Docklands – bl.a. et stort kontorbyggeri på the Canary Wharf - var trafikinfrastrukturen og letbanen ikke længere tilstrækkelig. En ny undergrundsbane (forlængelse af Jubilee Line) blev åbnet i 1999 og også vejinfrastrukturen er blevet udbygget.